

船舶事故調査報告書

令和元年10月2日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年3月17日 20時30分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町赤瀬崎 大泊港防波堤灯台から真方位064°4.2海里（M）付近 （概位 北緯31°03.3′ 東経130°45.6′）
事故の概要	漁船第三昭丸は、北東進中、岩場に乗り揚げた。 第三昭丸は、船底部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	平成31年3月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第三昭丸、19トン KG2-2897（漁船登録番号）、有限会社橋野水産 17.80m（Lr）×4.30m×1.99m、FRP ディーゼル機関、669kW（動力漁船登録票による）、昭和59年 12月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和61年10月16日 免許証交付日 平成29年9月15日 （令和4年10月2日まで有効） 甲板員 男性 42歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年3月23日 免許証交付日 平成28年9月16日 （令和3年9月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部外板に破口（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員ほか1人が乗り組み、漁獲物の水揚げを終えて鹿児島県肝付町内之浦漁港に帰港する目的で、平成31年3月17日17時00分ごろ同県枕崎市枕崎漁港を出港した。

	<p>本船は、枕崎漁港から約6M南東進したところで、出港時から操船に当たっていた船長から甲板員に操船を交代した。</p> <p>本船は、甲板員が操舵室の壁を背もたれとした椅子に腰を掛けて単独で操船に当たり、佐多岬に向く針路とし、自動操舵により約9ノット(kn)の対地速力で南東進を続けた。</p> <p>本船は、佐多岬南方沖を通過した後、甲板員が自動操舵の設定針路を北東方とし、大隅半島の東岸に沿って北東進した。</p> <p>甲板員は、本船が北東進中、陸岸に近づき過ぎない針路に適宜変針するつもりで操船を続けていたところ、いつの間にか居眠りに陥り、20時30分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長は、操舵室後部の寝台で仮眠中、衝撃で目が覚め、直ちに周囲を確認し、本船が岩場に乗り揚げたことを認め、僚船の船長に携帯電話で救助を依頼した後、乗組員と共に付近の岩場上に避難した。</p> <p>本船は、付近が上げ潮となって18日01時00分ごろ現場で転覆し、救助に来た僚船及び作業台船により、転覆して浮いた状態のまま20時00分ごろからえい航されて内之浦港に向かっていたところ、波浪が次第に高くなるとともに本船が沈下し始めたので、このままえい航を続けるのは危険との判断によりえい航索が切断された後、19日04時00分ごろ肝付町東方沖で沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員は、3月15日が休漁で、16日から17日にかけて、港と漁場との間を航行中に睡眠をとっており、本事故前、疲労の蓄積及び睡眠不足は感じていなかった。</p> <p>甲板員は、操船中に眠気を感じていなかったが、航行船舶が多い鹿児島湾口及び佐多岬沖を通過し、南大隅町大泊港沖を通過したところまでは目が覚めていたものの、その後、内之浦漁港までの航程を残すのみとなって安心したので、いつの間にか居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、操船中の乗組員が眠気を感じたら、すぐに船長を起こして操船の交代を申し出るよう、ふだんから乗組員に指示しており、実際に操船を交代したことが何回もあった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、大隅半島東岸沖を北東進中、甲板員が居眠りに陥ったことから、同じ針路で赤瀬埼に向かって航行を続け、赤瀬埼の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、眠気を感じていなかったものの、航行船舶が多い鹿児島湾口及び佐多岬沖を通過して安心したことから、覚醒水準が低下し、</p>

	居眠りに陥った可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が大隅半島東岸沖を北東進中、甲板員が、居眠りに陥ったため、同じ針路で赤瀬崎に向かって航行を続け、赤瀬崎の岩場に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動操舵とし、椅子等に腰を掛けた姿勢で見張りを行う場合は、時々、椅子等から立ち上がったたりするなど、居眠り運航を防止する措置を採ること。 ・ 航行船舶が多い海域を通過した後は、安心感から気の緩みが生じやすいので、居眠り運航防止措置を励行すること。 ・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

